



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 73]

नई दिल्ली, शुक्रवार, फरवरी 28, 2014/फाल्गुन 9, 1935

No. 73]

NEW DELHI, FRIDAY, FEBRUARY 28, 2014/PHALGUNA 9, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 फरवरी, 2014

सं. टीएमपी/14/2013-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) गोदियों में संस्थापित दो 60 टन इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु बुथेलो ट्रेवल्स के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/14/2013-एमबीपीटी

द बुथेलो ट्रेवल्स

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. सुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)  
(ii). श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(फरवरी 2014 के 21वें दिन पारित)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) गोदियों में संस्थापित दो 60 टन इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु मै0 बुथेलो ट्रेवल्स (बीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से सम्बंधित है।

2.1. बीटी में रु0 60 प्रति वाहन की मौजूदा दर प्रारंभ में आदेश सं. टीएमपी/39/2010-एमबीपीटी दिनांक 2 मई 2011 द्वारा अनुमोदित की गई थी जिसे 25 मई, 2011 को राजपत्र सं. 114 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। आदेश दिनांक 2 मई, 2011 के अनुसार, रु0 60 प्रति वाहन की दर अधिसूचना की तारीख से एक वर्ष की अवधि के लिए वैध है। तदनुसार, उक्त दर 25 मई, 2012 तक वैध था।

2.2. 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.2 के अनुसार, पत्तन/टर्मिनल को प्रशुल्क के संशोधन के लिए देय होने से कम से कम तीन महीने पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करना होता है। चूंकि बीटी ने संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था और बीटी से इस सम्बंध में कुछ सुना भी नहीं था, इसलिए इसे हमारे पत्र सं. टीएमपी/39/2010-एमबीपीटी दिनांक 3 अक्टूबर, 2012 द्वारा दो इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों हेतु दर के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। प्रत्युत्तर में, बीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 अक्टूबर, 2012 द्वारा इस सम्बंध में अपने खातों की प्रति और इस सम्बंध में रिकार्ड भेजने के लिए 31 अक्टूबर, 2012 तक समय दिए जाने का अनुरोध किया था। बीटी द्वारा अभिव्यक्त की गई मुश्किलों के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने बीटी के अनुरोध को स्वीकार करते हुए अपना प्रस्ताव तथा खातों की प्रति दाखिल करने के लिए समय दे दिया था।

3.1. बीटी ने, अपने पत्र दिनांक 31 अक्टूबर 2012 द्वारा, वर्ष 2011-12 के लागत विवरण तथा लेखापरीक्षित तुलन पत्र की प्रति अग्रेषित की थी। प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, यह देखा गया था कि बीटी ने मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.1 के अधीन यथा निर्धारित समर्थक व्योरे के साथ निर्धारित प्रारूपों में उन्हें शासित करने वाली शर्तों के साथ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था।

3.2. उपर्युक्त के मद्देनजर, बीटी से हमारे पत्र दिनांक 17 दिसम्बर, 2012 द्वारा प्रस्तावित मसौदा दरमान के साथ निर्धारित प्रारूपों में अपना प्रस्ताव तत्काल दाखिल करने का अनुरोध किया गया था। चूंकि बीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ था, इसलिए 5 फरवरी, 2013 को बीटी को एक अनुस्मारक जारी किया था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, बीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 फरवरी, 2013 के कवर में एमबीपीटी की गोदी में संस्थापित दो 60 टन इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों के लिए अनुमोदन हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रस्ताव के साथ भेजे गए लागत विवरण में दिए गए मुख्य बिन्दुओं को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) बीटी ने वर्ष 2011-12 (10 माह) के लिए वास्तविक प्रहस्तित वाहनों, आय तथा व्यय, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान तथा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पूर्वानुमान भेजे हैं। जैसाकि प्रारंभिक निर्धारण में विचार किया गया है, बीटी ने प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत के उन्हीं तत्वों नामतः, बिजली लागत, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, मूल्यहास, प्रमाजन तथा अन्य व्यय (स्टाफ लागत और उपरिव्यय) पर विचार किया है।
- (ii). प्रारंभिक निर्धारण के अनुसार, बीटी ने उपार्जित वास्तविक लागतों जैसे बैंक ब्याज और एमबीपीटी को भुगतान की गई सॉयल्टी पर विचार नहीं किया है।
- (iii). लागत विवरण के अनुसार, इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटे पर भारतोलन के लिए दर रु 60 प्रति वाहन की मौजूदा दर के स्थान पर रु 95 प्रति वाहन परिगणित होती है।
- (iv). बीटी ने दर बढ़ाने के लिए अनुरोध नहीं किया है क्योंकि एमबीपीटी भी भारतोलन के लिए रु 60/- प्रति वाहन की समान दर के साथ स्वयं दो 60 टन धर्मकांटों का प्रचालन भी कर रहा है।

4.2 बीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण के व्योरे नीचे दिए गए हैं:-

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	1-6-11 से 31-3-12 अवधि के लिए वास्तविक आंकड़े	चालू वर्ष अस्थायी (2012-13)	पूर्वानुमान		
				वर्ष 1 (2013-14)	वर्ष 2 (2014-15)	वर्ष 3 (2015-16)
(i).	पूँजी लागत	6,548,549	--	--	--	--
(ii).	प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत	3,893,211	3,992,603	4,088,624	4,213,755	4,366,416
(iii).	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	907,148	776,675	663,374	564,668	478,368
(iv).	कुल राजस्व अपेक्षा	4,800,359	4,769,279	4,751,998	4,778,423	4,844,784
(v).	प्रहस्तित वाहनों की वास्तविक/पूर्वानुमानित सं. प्रतिवर्ष	41,637	49,964	49,964	49,964	49,964
(vi).	वाहन प्रतिवर्ष	49,964	--	--	--	--
(vii).	प्रस्तावित तथा वास्तविक प्रशुल्क प्रतिवर्ष	₹ 96	₹ 95	₹ 95	₹ 96	₹ 97

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 22 फरवरी, 2013 की प्रति एमबीपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी और अनुस्मारक दिनांक 26 मार्च, 2013 भी प्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां बीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। बीटी ने इस मामले को अंतिम रूप देने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, बीटी से हमारे पत्र दिनांक 10 जुलाई, 2013 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न
(i).	निर्धारित प्रशुल्क दाखिल करने वाले प्रारूपों के साथ प्रेषित वचनबंध पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं। बीटी से अनुरोध है कि प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूप में हस्ताक्षरित तथा दिनांकित वचनबंध भेजा जाए।
(ii).	वर्ष 2011-12 के लिए बीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजों की प्रति आयकर विवरणी की फोटोकॉपी दिखाई देती है। इसलिए, बीटी से अनुरोध है कि मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) में बीटी द्वारा प्रचालित धर्मकांटों से सम्बंधित वर्ष 2011-12 के लिए पूर्ण लेखापरीक्षित लेखों की मूल प्रति भेजे। चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए बीटी से यह भी अनुरोध है कि वर्ष 2012-13 के लिए एमबीपीटी में इसके द्वारा प्रचालित धर्मकांटों से सम्बंधित अपने अस्थायी वार्षिक लेखों, यदि लेखापरीक्षित वार्षिक लेख उपलब्ध नहीं हों, की मूल प्रति भेजे।
(iii).	बीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण जिसमें 2011-12 (10 महीने) के वास्तविक आंकड़े, 2012-13 के लिए अनुमान और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पूर्वानुमान शामिल हैं, भेजे हैं। चूंकि वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए बीटी से अनुरोध है कि 2012-13 के लागत विवरण वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें। वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक आगामी तीन वर्षों के लिए अनुमान 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अद्यतन किया जाए, यदि आवश्यक हो।
(iv).	(क). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर समीक्षा की जाएगी। इस संदर्भ में, बीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण के प्रपत्र 7 में कोई ब्योरे नहीं दिए गए हैं। इसलिए, बीटी से अनुरोध है कि भिन्नता के कारणों के साथ सभी प्रकार से विधिवत् भरे गए प्रपत्र 7 भेजें। (ख). चूंकि वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए बीटी से अनुरोध है कि वर्ष 2012-13 के लिए भी प्रपत्र 7 अद्यतन किया जाए।
(v).	(क). बीटी के अनुमान पर विश्वास करते हुए कि 75 वाहन प्रतिदिन प्रति धर्मकांटा भारतोलन सेवा प्राप्त करेंगे, प्रतिवर्ष प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित वाहनों की संख्या 54750 निर्धारित की गई थी। लागत विवरण के अनुसार, 41637 वाहन वर्ष 2011-12 के दौरान धर्मकांटों की सेवा प्राप्त कर चुके हैं अर्थात् अनुमानित वाहनों के 9 प्रतिशत से कम ने धर्मकांटों की सेवाएं प्राप्त की हैं। उसके कारण स्पष्ट किए गए हैं। (ख). प्रस्ताव के अनुसार, बीटी ने वर्ष 2011-12 के दौरान एमबीपीटी में धर्मकांटों पर 41637 वाहनों का प्रहस्तन किया है। रु 60 प्रति वाहन की अनुमोदित दर के अनुसार, बीटी को वर्ष 2011-12 के दौरान रु 2498220 अर्जित होना चाहिए। उसके विपरीत आयकर विवरणी में निर्दिष्ट आय रु 27,56,465 है। इस सम्बंध में, बीटी से अनुरोध है कि अन्तर का कारण स्पष्ट करे और उपर्युक्त गणना के अनुसार आय और आयकर विवरणी में निर्दिष्ट आय में भिन्नता का समाधान करे। (ग). प्रारंभिक निर्धारण के दौरान, बिजली लागत बीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 2100 इकाईयां प्रति धर्मकांटा प्रति माह के उपभोग का अनुमान लगाते हुए रु 435960 का अनुमान लगाया है। लागत विवरण के अनुसार, वास्तविक लागत वर्ष 2011-12 के लिए रु 66104 है। ऐसी स्थिति में, (i). कृपया 2011-12 और 2012-13 अवधि के लिए प्रति धर्मकांटा इकाईयों का माहवार उपभोग भेजे; और (ii). उपभोग की अनुमानित इकाईयों से उपभोग की दर में किसी परिवर्तन के मामले में, कृपया ऐसे परिवर्तन के कारण भेजें। (घ). रु 573720 के अनुमानित मूल्यहास के विपरीत, वास्तविक मूल्यहास रु 809907 है जोकि अनुमानित मूल्यहास का 41 प्रतिशत से अधिक है। बीटी उसका कारण भेजे और रु 809907 के मूल्यहास पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भी भेजे। (ङ). रु 832282 के अनुमानित अन्य व्यय के विपरीत, वास्तविक अन्य व्यय रु 2537000 है जोकि अनुमानित अन्य व्ययों से 205 प्रतिशत अधिक है। बीटी इसका कारण स्पष्ट करे।
(vi).	दिशानिर्देश सभी महापत्तन न्यासों/टर्मिनल प्रचालकों को वाणिज्यिक विचार पर अपने विवेकानुसार दरों को कम करने का अधिकार देते हैं, यदि वे ऐसा करना चाहें, क्योंकि निर्धारित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है। बीटी द्वारा प्रदान की गई कटौती, यदि कोई हो, को परिमाणित किया गया है और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए सूचीबद्ध किया गया है और यातयात की वृद्धि पर प्रदत्त ऐसी रियायत के परिणामी प्रभाव की समीक्षा की जाए।
(vii).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, स्वीकृत प्रतिलाभ को उनके द्वारा यथा निर्धारित पत्तन/टर्मिनल की क्षमता के उपयोगिता कारक से जोड़ा गया है। बीटी से अनुरोध है कि प्रत्येक धर्मकांटे की निर्धारित क्षमता दर्शाए और प्रत्येक धर्मकांटे की निर्धारित क्षमता को प्रमाणित करने के लिए गणना भेजे।
(viii).	वर्ष 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित वाहनों की संख्या अर्थात् 49964 वर्ष 2011-12 में प्रहस्तित वास्तविक वाहनों से 20 प्रतिशत अधिक है जबकि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित वाहन 2012-13 के समान स्तर पर है। इस सम्बंध में, बीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट करे:

	(क). वर्ष 2012-13 से 2015-16 के दौरान वाहनों की संख्या का अनुमान लगाने का आधार; और
	(ख). वाहन प्रहस्तन में किसी वृद्धि के बिना वर्ष 2012/13 से 2015-16 के दौरान वाहनों की समान संख्या का अनुमान तर्कसंगत है।
(ix)	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है जिसमें निवल प्रखंड (अर्थात् सकल प्रखंड घटा मूल्यहास घटा प्रगतिधीन कार्य) जमा कार्य पूंजी शामिल है। यह देखा गया है कि बीटी ने नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना करने में कार्य पूंजी का अनुमान नहीं लगाया है।
(x)	प्रस्ताव में प्रस्तावित दर बीटी की गणना के अनुसार रु 95 प्रति वाहन के विपरीत रु 60 प्रति वाहन है। इस सम्बंध में, यह उल्लेखनीय है कि मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.16.1 के अनुसार टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है और पत्तन/टर्मिनल को यह अधिकार है कि वे निम्नतर दरें प्रभारित कर सकते हैं, यदि वे ऐसा करना चाहें। उसके मद्देनजर, यह प्राधिकरण रु 60 प्रति वाहन की प्रस्तावित दर अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं होगा यदि लागत स्थिति द्वारा यथा मांग की गई दर भिन्न हो।

6.2. बीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अनुस्मारक दिनांक 14 अगस्त 2013 के बावजूद कोई प्रत्युत्तर नहीं भेजा है।

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 13 अगस्त 2013 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। हालांकि ईमेल दिनांक 13 अगस्त 2013 में सहमति के बाजूद बुथेलो ट्रेवल्स से कोई प्रतिनिधि सुनवाई के लिए मौजूद नहीं था। एमबीपीटी तथा इंडिया पब्लिस एंड ग्रेन्स एसोसिएशन (आईपीजीए) ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 अगस्त 2013 द्वारा बीटी द्वारा प्रचालित 71डी तथा 7/8 वीडि पर दो धर्मकांटों पर मौजूदा दर पर अर्जित होने वाले राजस्व और प्रहस्तित किए जाने वाले वाहनों, कुल टनभार भारतोलन की संख्या के मामले में वर्ष 2013-14 के लिए पूर्वानुमान भेजे थे जोकि नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	स्थान	2013-14 के लिए पूर्वानुमान		
		वाहनों की सं.	प्रहस्तित किया जाने वाला कुल टनभार (एमटी)	अर्जित किया जाने वाला कुल राजस्व (रु)
1	71 डी धर्मकांटा 7/8 वीडि धर्मकांटा	63294	828988	3797640

7.3. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय जोकि नीचे तालिका में दिए गए हैं, हमारे पत्र दिनांक 14 अगस्त 2013 द्वारा बीटी को विस्तार से इस अनुरोध के साथ संप्रेषित किए गए थे कि अपना प्रत्युत्तर तत्काल भेजें। बीटी ने, एक अनुस्मारक के बाद, अपने पत्र दिनांक 31 अगस्त 2013 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा था। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय और बीटी से उसके पत्र दिनांक 31 अगस्त 2013 द्वारा प्राप्त प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय	बीटी का प्रत्युत्तर
(i).	मै0 बुथेलो ट्रेवल्स हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 10 जुलाई, 2013 द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजेगा। मै0 बुथेलो ट्रेवल्स, ने हमारे संदर्भित पत्र दिनांक 14 अगस्त, 2013 द्वारा अनुस्मरण करवाए जाने के बाद भी जवाब नहीं भेजा है।	उल्लिखित मुद्दों की सभी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए कुछ समय प्रदान किया जाए। हम वित्तीय मामलों में विशेषज्ञ नहीं हैं इसलिए इस मामले में हमें सीए की मदद लेनी होगी। चूंकि हमारा सीए इस समय अपने ग्राहकों तथा हमारी कम्पनी की आयकर विवरणी दाखिल करने सम्बंधी अपने कार्य में समर्पित है, इसलिए हम अक्टूबर 2013 में ही स्पष्टीकरण देने की स्थिति में होंगे।
(ii).	वर्ष 2012-14 से 2015-16 के लिए औसत प्रचालन लागत (प्रतिलाभ के सिवाय) रु 4222931 है। प्रतिवर्ष 49964 के अनुमानित वाहनों के प्रहस्तन के लिए औसत लागत रु 85 प्रति वाहन होती है। प्रतिलाभ पर विचार करते हुए, वसूल की जाने वाली औसत लागत रु 95 प्रति वाहन हो जाती है। उसके विपरीत बीटी ने इस आधार पर रु 60 प्रति वाहन की दर का प्रस्ताव किया है कि मुम्बई पत्तन न्यास अपने धर्मकांटे पर रु 60 प्रति वाहन पर प्रचालन कर रहा है। चूंकि रु 60 की प्रस्तावित दर में सुविधा की प्रचालन लागत भी वसूल नहीं होगी, इसलिए बीटी को इस मुद्दे की जांच करने तथा व्यय अनुमान एवं यातायात अनुमानों पर पुनर्विचार करने तथा हमें यह सूचित करना था कि उसने अनुमानित लागत और प्रस्तावित दर के बीच के राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए ऐसा प्रस्ताव कैसा किया है।	निविदा खंड/अनुबंध के अनुसार, हमने रु 10 लाख का अपक्रंट भुगतान/ 5 लाख बैंक गारंटी जमा की है। यहां तक कि हम कम राजस्व संग्रहीत कर रहे हैं और इस कारण से कुछ समय के लिए बनाए रखा है कि बीपीटी धर्मकांटे की दरें रु 60 प्रति वाहन है।  राजस्व अन्तर को पूरा करने के लिए हमारे पास केवल एक ही रास्ता है और वह यह है कि पत्तन के अन्तर सभी धर्मकांटों में एकरूपता बनाए रखी जाए। हमारे पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 22 फरवरी, 2013 के अनुसार, हमारी प्रस्तावित दर रु 95 थी। हम आपसे अनुरोध करते हैं कि पत्तन के भीतर सभी धर्मकांटों के लिए एकसमान प्रशुल्क रखा जाए।

7.4. बीटी को हमारे पत्र दिनांक 3 सितम्बर 2013 द्वारा सूचित किया गया था कि चूंकि बीटी 13 जुलाई 2013 से विचारयोग्य समय पहले ही ले चुका है, इसलिए अक्टूबर 2013 तक समय मांगने का कोई औचित्य नहीं है। उसके मद्देनजर, बीटी को हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 10 जुलाई, 2013 और 14 अगस्त, 2013 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना प्रत्युत्तर 13 सितम्बर, 2013 तक भेजने की अनुमति दी गई थी और ऐसा नहीं करने पर यह मामला आदेश के लिए बन्द कर दिया जाएगा।

बीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 सितम्बर 2013 द्वारा निवेदन किया है कि हमारे पूर्ववर्ती पत्रों द्वारा यथा अनुरोध किए गए कोई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए नहीं हैं। उसके मद्देनजर, इसने मौजूदा दरों को ही जारी रखने का अनुरोध किया था।

8. इस मामले में परामर्श से सम्बंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) बीटी ने आदेश सं. टीएमपी/39/2010-एमबीपीटी दिनांक 2 मई 2011 द्वारा शुरू में निर्धारित अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए यह प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रारंभिक निर्धारण के अनुसार, मौजूदा प्रशुल्क की वैधता भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारी से एक वर्ष के लिए निर्धारित किया गया था। चूंकि 25 मई 2011 को राजपत्र में आदेश अधिसूचित किया गया था इसलिए प्रारंभिक प्रशुल्क की वैधता 25 मई 2012 तक अनुमोदित की गई थी। खंड 3.1.2 के अनुसार, बीटी को प्रशुल्क के संशोधन की तारीख से कम से कम तीन महीना पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करना था। तथापि, बीटी ने अनुस्मारक के बाद दिसम्बर 2012 के बाद ही प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।
- (ii) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, बीटी ने फरवरी 2013 में ही अपना पूर्ण प्रस्ताव दाखिल किया था। चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 समाप्त हो चुका था, इसलिए बीटी से हमारे पत्र दिनांक 16 जुलाई 2013 द्वारा स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना भेजने का अनुरोध किए जाने के समय वर्ष 2012-13 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात, आय तथा व्यय के साथ अपने प्रस्ताव को अद्यतन करने का अनुरोध भी किया गया था। बीटी ने न तो उठाए गए प्रश्नों पर प्रत्युत्तर दिया था और न ही इसने अपने प्रस्ताव को अद्यतन अथवा निर्धारित प्रपत्रों में दाखिल किया था। बीटी ने अपने ईमेल दिनांक 13 अगस्त 2013 द्वारा सुनवाई में उपस्थित होने पर सहमति के बावजूद अपने प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई में भाग नहीं लिया था। तत्पश्चात, संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों की सूचना दिए जाने के समय, बीटी को प्रश्नों पर उसके जवाब भेजने का अनुस्मरण करवाया गया था। बीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 सितम्बर 2013 द्वारा निवेदन किया था हमारे पूर्ववर्ती पत्रों द्वारा किए गए यथा अनुरोध कोई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए नहीं है। इस प्राधिकरण के पास व्यक्तियों अथवा रिकार्डों को समन करने के लिए कोई शक्तियां नहीं हैं। जब यह पत्तनों/प्रचालकों से सूचना की मांग कर सकता है, इसके पास उनसे सूचना मांगने और अपेक्षित सूचना भेजने के लिए समयसीमा तय करने का अधिकार नहीं है। बीटी से कोई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्राप्त नहीं होने की स्थिति में, इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध सूचना के आधार पर विश्लेषण की कार्यवाही की गई है।
- (iii) (क) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा किए जाने की अपेक्षा करता है। यदि पूर्वानुमानों की तुलना में वास्तविक कार्यनिष्पादन + अथवा - 20 प्रतिशत पाया जाता है तो अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क भावी प्रभाव से समायोजित करना होगा।  
(ख) एमबीपीटी परिसर में संस्थापित इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों के उपयोग के लिए प्रशुल्क शुरू में वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक कार्यनिष्पादन का विश्लेषण करने के लिए वर्ष 2011-12 के लिए लागत स्थिति का अनुमान लगाने के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है। प्रारंभिक निर्धारण 25 मई 2011 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था, जैसाकि पहले भी बताया गया है। उक्त आदेश के पैरा 12.2 के अनुसार, अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से प्रभावी होगी। चूंकि उक्त आदेश 25 मई 2011 को अधिसूचित किया गया था, इसलिए अनुमोदित दर वर्ष 2011-12 के 10 महीनों के लिए लागू की गई थी।  
प्रारंभिक आदेश में लागत अनुमानन वर्ष 2011-12 के लिए किया गया था। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, बीटी ने न तो वर्ष 2011-12 के लेखापरीक्षित लेखे भेजे थे और न ही हमारे द्वारा मांगी गई कोई सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। तथापि, इसने वर्ष 2011-12 के लिए आयकर विवरणी की प्रति भेजी थी। चूंकि प्रारंभ में अनुमोदित दर वर्ष 2011-12 के 10 महीनों के लिए लागू की गई थी, इसलिए आदेश दिनांक 2 मई 2011 में यथा सुविचारित अनुमानित आय, व्यय तथा प्रतिलाभ को प्रस्ताव के साथ बीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आय, व्यय तथा प्रतिलाभ से सम्बंधित सूचना के साथ तुलना करने के लिए आदेश में 10 महीनों के लिए समायोजित किया गया है।  
(ग) प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानों में भिन्नता वर्ष 2011-12 के 10 महीनों के लिए यथा समायोजित और वर्ष 2011-12 की आयकर विवरणी से यथा प्रकट वास्तविक आंकड़ों को नीचे विश्लेषित किया गया है:-  
(i) आदेश दिनांक 2 मई 2011 के अनुसार बीटी द्वारा प्रचलित धर्मकांटों पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित वाहन 54750 वाहन हैं। 10 महीनों के लिए समायोजन पर, इन धर्मकांटों पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित वाहनों की संख्या 45625 है। समायोजित अनुमानों के साथ, प्रस्ताव के साथ प्रेषित सूचना के अनुसार, प्रहस्तित वास्तविक वाहनों की तुलना पर, यह देखा गया है कि बीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात अनुमानित यातायात से 9 प्रतिशत तक कम है।  
(ii) 2 धर्मकांटों के लिए रु0 8.65 प्रति इकाई पर 2100 इकाईयां/माह के आधार पर, वार्षिक बिजली लागत रु 435960 पर अनुमानित की गई थी। 10 महीनों के लिए समायोजित करने पर, अनुमानित बिजली लागत रु0 363300 होगी। बिजली लागत के समायोजित अनुमानों के साथ आयकर विवरणी के अनुसार वास्तविक बिजली लागत से तुलना करने पर, यह देखा गया है कि वास्तविक बिजली लागत अनुमानित बिजली लागत से 82 प्रतिशत तक कम है।

- (iii) वार्षिक मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अपक्रंट प्रीमियम के अलावा कुल पूंजी लागत के 7 प्रतिशत रु0 388398 पर अनुमानित की गई थी। 10 महीनों के लिए समायोजन पर, अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु0 323665 होगी। इस लागत के साथ समायोजित अनुमान के साथ आयकर विवरणी के अनुसार वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत से तुलना करने पर, यह देखा गया है कि वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत से 17 प्रतिशत तक ज्यादा है।
- (iv) वर्ष 2011-12 के लिए मूल्यहास रु0 6548549 घटा रु0 10,00,000 के अपक्रंट प्रीमियम की कुल पूंजी लागत के प्रति 10.34 प्रतिशत पर रु0 573720 पर अनुमानित किया गया है। बीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 22 फरवरी 2013 के साथ प्रेषित आयकर विवरणी एवं सूचना के अनुसार मूल्यहास रु0 809907 है। परिसंपत्तियों के मूल्यहास के प्रयोजन के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम अथवा रियायत अनुबंध में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानों, जो भी अधिक हों, के आधार पर अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानों के साथ स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर स्वीकार किया जाएगा। लाइसेंस अनुबंध, प्रारंभिक निर्धारण के समय हमें प्रेषित, में धर्मकांटों के लिए जीवनकाल प्रतिमान नहीं दर्शाए गए थे। ऐसी स्थिति में, मूल्यहास अपक्रंट प्रीमियम के अलावा परिसंपत्तियों के मूल्य पर कम्पनी अधिनियम में उल्लिखित 10.34 प्रतिशत की दर पर स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित किया जाना है। बीटी ने विशेष रूप से अनुरोध किए जाने के बावजूद रु0 809907 के आंकड़े पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। किसी सूचना के अभाव में और क्योंकि धर्मकांटे बीटी द्वारा पहले से संस्थापित किए गए हैं, वास्तविक मूल्यहास उसी स्तर पर सुविचारित किया गया है और बीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित विश्वास किया गया है।
- (v) बीटी द्वारा लाइसेंसदाता पत्तन को भुगतान किया गया रु0 10 लाख का अपक्रंट प्रीमियम 10 वर्षों की लाइसेंस अवधि में प्रमाजित किया गया है। तदनुसार, प्रारंभिक निर्धारण में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार, इससे तुलना के लिए रु0 1 लाख पर विचार किया गया है।
- (vi) अन्य व्यय जिसमें स्टाफ लागत और उपरिव्यय शामिल हैं, रु0 832382 पर अपक्रंट प्रीमियम के अलावा कुल पूंजी लागत के 15 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए थे। 10 महीनों के लिए समायोजित लागत रु0 693568 परिगणित होती है। उसके विपरीत बीटी द्वारा यथा प्रेषित वास्तविक अन्य व्यय रु0 2537000 है। इस सम्बंध में असामान्य व्यय इस सम्बंध में प्रश्न के बावजूद अस्पष्ट रह गया है। बीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। समायोजित अनुमानों के साथ आयकर विवरणी में यथा प्रदर्शित वास्तविक अन्य लागत से तुलना करने पर, यह देखा गया है कि वास्तविक अन्य व्यय अनुमानित अन्य व्ययों की तुलना में 266 प्रतिशत तक अधिक है।
- (vii) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के सम्बंध में, यह उल्लेखनीय है कि प्रस्ताव के साथ बीटी द्वारा प्रेषित सूचना के अनुसार प्रतिलाभ रु0 907148 है। बीटी ने रु0 907148 के आंकड़े पर पहुंचने के लिए कोई गणना/सूचना नहीं भेजी है। किसी सूचना के अभाव में और क्योंकि धर्मकांटे बीटी द्वारा पहले ही संस्थापित किए जा चुके हैं, प्रतिलाभ प्रारंभिक निर्धारण यथा सुविचारित अर्थात् रु0 939973 पर सुविचारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि बीटी के प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण के दौरान, सुविचारित पूंजी लागत सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित किया गया था।
- (viii) इस प्रकार, समग्र वास्तविक व्यय के साथ समायोजित अनुमानित व्यय से तुलना करने पर, यह देखा गया है कि वास्तविक व्यय प्रतिलाभ से पहले 10 महीनों के लिए समायोजित अनुमानित व्यय से तुलना पर लगभग 89 प्रतिशत वृद्धि दर्शाता है। 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ पर विचार करते हुए, तुलना दर्शाती है कि वास्तविक राजस्व अपेक्षा अनुमानित राजस्व अपेक्षा से 61 प्रतिशत अधिक है।

(घ) आदेश दिनांक 2 मई 2011 में सुविचारित अनुमानों को दर्शाते हुए प्रस्ताव के साथ प्रेषित आयकर विवरणी/सूचना के अनुसार 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों और 10 महीनों के समायोजित अनुमानों को अनुबंध-1 रूप में संलग्न किया गया है। बीटी में वास्तविक वित्तीय निष्पादन और पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित समायोजित अनुमानों के विश्लेषण का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क.	वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़ों का सार	राशि वास्तविकताओं में (रु0)
(i)	10 महीनों के लिए वास्तविक कुल राजस्व अपेक्षा 2011-12	48,33,184
(ii)	10 महीनों के लिए समायोजित अनुमानित राजस्व अपेक्षा	29,94,226
(iii)	राजस्व अपेक्षा में तुलना	18,38,958

- (i) जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, बीटी ने वास्तविक के सापेक्ष अनुमानों में भिन्नताओं के कारण नहीं भेजे हैं। उसके मद्देनजर भिन्नता के सही कारणों का पता लगाना संभव नहीं है।
- (ii) खंड 2.13 के अनुसार यदि पूर्वानुमानों की तुलना में कार्यनिष्पादन भिन्नता + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक पाई जाती है तो प्रशुल्क भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय पहले से उपार्जित लाभ/हानि का 50 प्रतिशत प्रशुल्क संशोधित किए जाने के समय समायोजित किया जाएगा। भौतिक कार्यनिष्पादन में 9 प्रतिशत की नकारात्मक

भिन्नता और वित्तीय कार्यनिष्पादन में लगभग 61 प्रतिशत की सकारात्मक भिन्नता है। अनुमानित यातायात और वास्तविक यातायात तथा अनुमानित राजस्व अपेक्षा और वास्तविक राजस्व अपेक्षा के बीच भिन्नता के कारण अनुस्मारक के बावजूद बीटी द्वारा स्पष्ट नहीं किए गए हैं। उसके मद्देनजर, अगले प्रशुल्क चक्र में हानि का समायोजन करना संभव नहीं है। बीटी ने भविष्य प्रशुल्क में नुकसान के समायोजन का अनुरोध भी नहीं किया है। वास्तव में, बीटी ने ₹0 60 प्रति वाहन के मौजूदा स्तर पर प्रशुल्क को बनाए रखने का अनुरोध किया है। ऐसी स्थिति में, आगामी प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2011-12 के नुकसान के समायोजन की कार्यवाही नहीं की गई है।

- (iv) (क) बीटी ने वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्तित 41637 के वास्तविक यातायात के स्थान पर वर्ष 2012-13 के लिए 49964 यातायात का अनुमान लगाया है। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, आदेश दिनांक 25 मई 2011 द्वारा अनुमोदित प्रारंभिक प्रशुल्क वर्ष 2011-12 के 10 महीनों की अवधि के लिए प्रभावी ढंग से लागू किया गया है। उसके मद्देनजर, यदि 2011-12 के 10 महीनों के लिए वास्तविक यातायात वर्ष 2011-12 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात की अपेक्षा 12 महीनों के लिए एक्सट्रापोलेटेड किया जाता है तो वास्तविक यातायात 49964 वाहन होंगे। बीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए 49964 वाहनों के लिए यातायात का अनुमान लगाया है। उसके मद्देनजर, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि वर्ष 2012-13 के लिए यातायात वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक यातायात के स्तर पर अनुमानित किया गया है। बीटी ने न तो 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों से अपने प्रस्ताव को अद्यतन किया है और न ही वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए यातायात अनुमानन के संबंध में हमारे विशिष्ट प्रश्न पर ही कोई जवाब दिया है। एमबीपीटी या उपयोक्ताओं में से किसी भी उपयोक्ता ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 के यातायात अनुमानन पर आपत्ति नहीं उठाई है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2012-13 के लिए बीटी द्वारा यथा अनुमानित यातायात पर विश्वास किया गया है।
- (ख) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात भी बीटी द्वारा 49964 वाहन पर अनुमानित है। अन्य शब्दों में, बीटी ने वर्ष 2011-12 में वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए यातायात में किसी बढ़ोतरी का अनुमान नहीं लगाया है। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, बीटी ने यातायात अनुमानन के संबंध में हमारे प्रश्न पर प्रत्युत्तर नहीं दिया था। किसी उपयोक्ता ने भी वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए बीटी के यातायात अनुमानन पर टिप्पणी नहीं की थी।
- हमारे अनुरोध पर, एमबीपीटी ने दर्शाया है कि वर्ष 2013-14 में बीटी द्वारा प्रचालित धर्मकांटों पर प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित वाहन 63294 है। यह वर्ष 2013-14 के लिए बीटी द्वारा अनुमानित यातायात से लगभग 27 प्रतिशत अधिक है। एमबीपीटी द्वारा सुझाए गए यातायात अनुमानों पर बीटी के प्रत्युत्तर के अभाव में, वर्ष 2013-14 के लिए एमबीपीटी द्वारा यथा सुझाए गए 63294 वाहनों के यातायात अनुमान पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ग) एमबीपीटी ने, अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए हाल ही में दाखिल किए गए अपने प्रस्ताव में, 2014-15 से 2016-17 अवधि के दौरान पिछले वर्ष में इसके यातायात में 3 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है। लाइसेंसदाता पत्तन अर्थात् एमबीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात के अनुसार, बीटी में यातायात में 3 प्रतिशत की वृद्धि वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए तत्संबंधी पिछले वर्ष में सुविचारित की गई है। तदनुसार, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए यातायात क्रमशः 65193 वाहन और 67149 वाहन पर अनुमानित किया गया है। एमबीपीटी द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल किया गया प्रस्ताव अंशधारकों के साथ विचार-विमर्श की अवस्था में है और उक्त प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से विचार किया जाना है। अतः, सावधानीवश, यह स्पष्ट किया जाता है कि बीटी के लिए यातायात के अनुमानन में 3 प्रतिशत यातायात वृद्धि का विचार इसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए इसके प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात वृद्धि की दर के लिए संयोगवश अनुमोदन के रूप में नहीं माना जाना चाहिए।
- (v) (क) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि व्यय पूर्वानुमान यातायात पूर्वानुमानों और सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के संदर्भ में होने चाहिए। बीटी ने वर्ष 2011-12 के वास्तविक व्यय में 6.5 प्रतिशत के कारक को लागू किया है। तथापि, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012-13 में निर्णीत सभी प्रशुल्क मामलों में व्यय पूर्वानुमानों के लिए 6.5 प्रतिशत की स्वीकृत वृद्धि और वित्तीय वर्ष 2013-14 में निर्णीत किए जाने वाले सभी प्रशुल्क मामलों में व्यय पूर्वानुमानों के लिए 7 प्रतिशत की अनुमति दी है।
- (ख) विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, बीटी ने वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों को अद्यतन नहीं किया है। तथापि, बीटी ने तदनुसारी पिछले वर्ष के अनुमानित पूर्वानुमानों में 6.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए बिजली लागत, मरम्मत एवं अनुरक्षण और अन्य लागत हेतु व्यय पूर्वानुमानों में वृद्धि की है। तदनुसार, बीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए इन व्ययों का अनुमान लगाने के लिए 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों में 6.5 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है।
- जैसाकि पहले बताया गया है, आदेश दिनांक 2 मई 2011 द्वारा शुरू में निर्धारित प्रशुल्क वर्ष 2011-12 के 10 महीनों के लिए प्रभावी है। उसके मद्देनजर और वर्ष 2012-13 के लिए व्यय पूर्वानुमान का अनुमान लगाने के लिए, वर्ष 2011-12 के लिए बिजली लागत, मरम्मत एवं अनुरक्षण और अन्य लागत के वास्तविक आंकड़ों को 12 महीनों के लिए एक्सट्रापोलेटेड करने की जरूरत है। तदनुसार, वर्ष 2012-13 के लिए इन व्ययों के अनुमानन हेतु वर्ष 2011-12 के लिए यथा एक्सट्रापोलेटेड इन वास्तविक व्ययों पर 6.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया गया है। वर्ष 2013-14 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2012-13 हेतु अनुमानित व्यय पर 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया गया है। इसी तरह, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए व्यय पूर्वानुमान का अनुमान लगाने के लिए क्रमशः वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए बिजली लागत, मरम्मत एवं अनुरक्षण और अन्य लागत के अनुमानित व्यय पूर्वानुमान पर 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया गया है।
- (vi) जैसाकि पहले बताया गया है, खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानों के साथ स्ट्रेट-लाइन पद्धति अथवा निजी टर्मिनलों के लिए रियायत अनुबंधों में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानों, जो भी अधिक हो, के आधार पर स्वीकार किया जाएगा। लाइसेंस अनुबंध में धर्मकांटों के लिए जीवनकाल प्रतिमान नहीं दर्शाए गए थे। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, बीटी ने प्रस्ताव के साथ प्रेषित

सूचना में निर्दिष्ट मूल्यद्वारा आंकड़े पर पहुंचने के लिए कोई गणना नहीं भेजी है। तथापि, ये परिसंपत्तियां स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर मूल्यद्वारा की गई दिखाई नहीं देती हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर और प्रारंभिक निर्धारण में अनुसरित समान दृष्टिकोण को बनाए रखने के लिए मूल्यद्वारा को संशोधित किए जाने की जरूरत है।

2013 के दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए हाल ही में निर्धारित मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार, मूल्यद्वारा कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार परिकलित किया जा रहा है। कम्पनी अधिनियम, 2013 की मूल्यद्वारा अनुसूची में धर्मकांटों के लिए कोई विशिष्ट प्रविष्टि नहीं पाई गई है। तथापि, यह अनुसूची विशिष्ट खंड के अधीन शामिल नहीं किए गए सतत प्रोसेस प्लांट से इतर संयंत्र तथा मशीनरी के लिए लागू सामान्य दर स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यद्वारा की गणना के लिए 6.33 प्रतिशत रूप में सामान्य दर दर्शाती है। इसके अलावा, मूल्यद्वारा अनुसूची की टिप्पणियों की क्रम संख्या 6 के अनुसार, यदि परिसंपत्ति का उपयोग वर्ष के दौरान किसी समय दोगुनी पारी के लिए किया जाता है तो उस अवधि में मूल्यद्वारा में 50 प्रतिशत की वृद्धि हो जाएगी और तिगुनी पारी के मामले में मूल्यद्वारा उस अवधि के लिए 100 प्रतिशत के आधार पर परिकलित किया जाएगा। चूंकि पत्तन न्यास 24 घंटे सेवा प्रदान करता है, इसलिए बीटी द्वारा संस्थापित धर्मकांटे 24 घंटे उपयोग किए जाएंगे। ऐसी स्थिति में, तिगुनी पारी के लिए लागू दर अर्थात् 12.66 प्रतिशत को लागू किए जाने की जरूरत है। तदनुसार, मूल्यद्वारा इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में पारित संदर्भ प्रशुल्क आदेशों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार 12.66 प्रतिशत की दर पर परिकलित किया गया है।

- (vii) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकार किया गया है। तथापि, प्रतिलाभ को क्षमता उपयोगिता से जोड़ा गया है। 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए पूर्ण प्रतिलाभ स्वीकार किया गया है। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, बीटी ने धर्मकांटों की क्षमता नहीं भेजी है। 2008 के अप्रफ्रंट दिशानिर्देशों में धर्मकांटे की क्षमता निर्धारित करने के लिए कोई निर्धारित फार्मूला नहीं है। उसके मद्देनजर, धर्मकांटों की सैद्धांतिक क्षमता हमारे द्वारा निर्धारित नहीं की जा सकती। संयोगवश, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रारंभिक निर्धारण के दौरान भी धर्मकांटों की क्षमता निर्धारित नहीं की जा सकती थी क्योंकि बीटी द्वारा प्रासंगिक सूचना नहीं भेजी गई थी।

किसी मामले में, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, यदि लाइसेंस अनुबंध के अधीन दायित्वों के अनुसार निवेश किया जाता है तो इसे आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही पूर्ण क्षमता उपयोग अर्जित नहीं किया गया हो। चूंकि बीटी द्वारा किया गया निवेश बीटी और एमबीपीटी के बीच हुए लाइसेंस अनुबंध में यथा दिए गए अनुसार दो इलेक्ट्रॉनिक धर्मकांटों के संस्थापन के लिए है, इसलिए प्रारंभिक निर्धारण में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार लाइसेंसदाता पत्तन अर्थात् एमबीपीटी को बीटी द्वारा भुगतान किए गए अप्रफ्रंट प्रीमियम के अप्रभाजित हिस्से को समायोजित करने के बाद स्वीकार किया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने वर्ष 2013-14 में निर्णीत होने वाले मामलों के लिए 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई स्वीकृत करने का निर्णय लिया है।

- (viii) बीटी का लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है जिसे अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है। संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2012-13, 2013-14, 2014-15 तथा 2015-16 के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा का सार नीचे दिया गया है:-

(आंकड़े ₹0 में)					
क्र.सं.	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I	कुल व्यय	44,86,383	47,51,949	52,37,518	55,43,077
II	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्थात् 16 प्रतिशत	9,76,177	9,64,593	9,37,009	8,93,425
III	राजस्व अपेक्षा	54,62,560	59,16,542	61,74,527	64,36,502
IV	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित वाहनों की सं.	49,964	63,294	65,193	67,149
V	संभावित वास्तविक राजस्व प्रति वाहन	109	93	95	96
VI	संभावित औसत राजस्व प्रति वाहन			<b>95.50</b>	

- (ix) इस मामले में पारित इस आदेश की अधिसूचना में शामिल समय को ध्यान में रखते हुए और आदेश को कार्यान्वित किए जाने से पहले दिशानिर्देशों के अनुसार दिए जाने के लिए अपेक्षित 30 दिनों के लीड समय पर विचार करते हुए, यह अप्रैल 2014 के शुरुआती सप्ताह में किया जा सकता है। अतः, और, यदि वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विचार किया जाता है तो प्रति वाहन दर ₹0 95.50 परिगणित होती है। तथापि, बीटी ने अनुमोदन के लिए ₹0 60 प्रति वाहन का प्रस्ताव किया है। यह कहना है कि मुम्बई पत्तन न्यास में जो धर्मकांटों का प्रचालन करता है जिसके लिए मौजूदा दरमान पत्तन द्वारा संस्थापित धर्मकांटों के उपयोग के लिए ₹0 60 प्रति वाहन की दर से आदेश सं. टीएएमपी/46/2009-एमबीपीटी दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा अनुमोदित किया गया था, को खंड 9.1.एफ में निर्धारित किया गया है। एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 जुलाई 2013 द्वारा मौजूदा दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव हाल ही में दाखिल किया है जिसमें पत्तन ने मौजूदा दरमान में 23 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। यदि एमबीपीटी द्वारा प्रचालित किए जा रहे धर्मकांटे पर ₹0 60 प्रति वाहन की मौजूदा दर में 23 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत की जाती है तो एमबीपीटी में धर्मकांटे की मौजूदा दर ₹0 74 प्रति वाहन के करीब होगी। लागत विवरण के अनुसार, बीटी द्वारा धर्मकांटे के प्रचालन के लिए दर ₹0 95.50 प्रति वाहन होगी। तथापि, जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, बीटी ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए ₹0 60 प्रति वाहन की मौजूदा दर को अनुमोदित करने का प्रस्ताव किया है।



- (x) इस मामले में कार्यवाही के दौरान एमबीपीटी से विचार किया था और एमबीपीटी तथा बीटी की दरों में एकरूपता के लिए सुझाव दिया था। बीटी ने रु0 60 प्रति वाहन का प्रस्ताव किया है। तथापि, लागत स्थिति रु0 95.50 प्रति वाहन की दर की मांग करती है। रु0 60 प्रति वाहन की प्रस्तावित दर के लिए अनुमोदन प्रदान करने से प्रति वाहन अनुमानित प्रचालन लागत भी कवर नहीं होगी। रु0 60 की मौजूदा दर में 23 प्रतिशत की वृद्धि के बाद रु0 74 प्रति वाहन की दर भी धर्मकांटों की प्रचालन लागत को कवर नहीं करेगी। यह स्वीकार करते हुए कि रु0 60 प्रति वाहन की प्रस्तावित दर बीटी का वाणिज्यिक निर्णय है और इसे ध्यान में रखते हुए कि एमबीपीटी ने दरों में एकरूपता के लिए भी सुझाव दिया है और चूंकि एमबीपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव पहले से विचार-विमर्श की अवस्था में है, इसलिए यह प्राधिकरण बीटी के लिए रु0 74 प्रति वाहन की दर अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.16.1 से 2.16.3 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर दरें हैं। बीटी को यह अधिकार है कि वह कम दरें प्रभारित कर सकता है अथवा उच्चतर रियायत अथवा छूट प्रदान कर सकता है। बीटी को लागत कटौती उपाय करने तथा रु0 21.50 प्रति वाहन (रु0 95.50 - रु0 74 = रु0 21.50) की दर में अन्तर को कवर करने के लिए अपनी कुशलता में सुधार करने की आवश्यकता है।

10.1 चूंकि इस दर पर पहुंचने के लिए वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विचार किया गया है, इसलिए मुम्बई पत्तन न्यास के पत्तन परिसर में बीटी द्वारा प्रचालित धर्मकांटों के उपयोग के लिए संशोधित दर 1 अप्रैल, 2014 अथवा भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों, जो भी बाद में हो, से लागू होगी और 31 मार्च, 2016 तक लागू रहेगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं किया जाता है।

10.2 बीटी में मौजूदा दरों की वैधता को 25 मई 2012 के बाद से पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना जाए।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध . 1

प्रशुल्क आदेश दिनांक 2 मई, 2011 में यथा सुविचारित अनुमानों और बुथेलो ट्रेवल्स द्वारा वर्ष 2011-12 के लिए यथा प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों की तुलना

(वास्तविक आंकड़े)					
क्र.सं.	विवरण	आदेश दिनांक 2-5-2011 के अनुसार अनुमान	10 महीनों के लिए समायोजित आदेश दिनांक 2-5-2011 के अनुसार अनुमान	वर्ष 2011-12 के 10 महीनों के लिए वास्तविक आंकड़े	अनुमानों में प्रतिशत में भिन्नता
I.	कुल व्यय				
(i).	बिजली लागत	435960	363300	66104	-82%
(ii).	मरम्मतें और अनुरक्षण	388398	323665	380200	17%
(iii).	मूल्यह्रास	573720	573720	809907	41%
(iv).	10 वर्षों की लाइसेंस अवधि में एमबीपीटी को भुगतान किए गए अपफ्रंट प्रीमियम का प्रभाजन	100000	100000	100000	-
(v).	अन्य व्यय (स्टाफ लागत और उपरिचय)	832282	693568	2537000	266%
	कुल	2330360	2054253	3893211	89%
II	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्थात् 16 प्रतिशत	939973	939973	939973	0%
III	राजस्व अपेक्षा	3270333	2994226	4833184	61%
IV	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित वाहनों की सं.	54750	45625	41637	-9%

क.	वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़ों का सार	राशि वास्तविक आंकड़ों में
(i).	वास्तविक कुल राजस्व अपेक्षा 2011-12	4833184
(ii).	10 महीनों के लिए समायोजित अनुमानित राजस्व अपेक्षा	2994226
(iii).	भिन्नता	1838958

अनुबंध . II

मुंबई पत्तन न्यास में बुथेलो ट्रेवल्स द्वारा प्रचालित धर्मकांटों के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	बुथेलो ट्रेवल्स द्वारा यथा प्रेषित अनुमान				टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित अनुमान			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I.	कुल व्यय								
(i).	बिजली लागत	70335	74836	79626	84722	84481	90395	96723	103494
(ii).	मरम्मत एवं अनुरक्षण	404913	430827	458400	487738	485896	519908	556302	595243
(iii).	मूल्यहास	715451	608133	516913	439376	573720	772400	772400	772400
(iv).	10 वर्षों की लाइसेंस अवधि में एमबीपीटी को भुगतान की गई अपफ्रंट प्रीमियम का प्रभाजन	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
(v).	अन्य व्यय (स्टाफ लागत और उपरिख्य)	2701905	2874826	3058816	3254580	3242286	3469246	3712093	3971940
	कुल	3992603	4088624	4213755	4366416	4486383	4951949	5237518	5543077
II	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम अर्थात् 16 प्रतिशत	776675	663374	564668	478368	976177	964593	937009	893425
III	राजस्व अपेक्षा	4769279	4751998	4778423	4844784	5462560	5916542	6174527	6436502
IV	प्रहसित किए जाने के लिए संभावित वाहनों की सं.	49964	49964	49964	49964	49964	63294	65193	67149
V.	वास्तविक संभावित राजस्व प्रति वाहन	95.00	95.00	96.00	97.00	109	93	95	96
VI.	औसत संभावित राजस्व प्रति वाहन	—	—	—	—	—	—	95.50	

टिप्पणी 1 :

वर्ष की समाप्ति पर नियोजित पूंजी	वर्ष (2011-12)	वर्ष 2 (2012-13)	वर्ष 3 (2013-14)	वर्ष 4 (2014-15)	वर्ष 5 (2015-16)
वर्ष की शुरुआत में धर्मकांटों की लागत	5548549	5874829	6101109	6414909	6628709
घटाएं: मूल्यहास @ 10.34% वार्षिक/6.33% वार्षिक	573720	573720	386200	386200	386200
वर्ष की समाप्ति पर लिखित मूल्य	4974829	5301109	5714909	6028709	6242509
जोड़े: अपफ्रंट प्रीमियम की अप्रभाजित राशि	900000	800000	700000	600000	500000
वर्ष की समाप्ति पर नियोजित पूंजी	5874829	6101109	6414909	6628709	6742509

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 27th February, 2014

**No. TAMP/14/2013-MBPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Buthello Travels for revision of tariff for two 60 tonnes electronic weighbridges installed in Mumbai Port Trust (MBPT) Docks, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****No. TAMP/14/2013-MBPT**

The Buthello Travels

---

Applicant

**QUORUM :**

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

**O R D E R**

(Passed on this 21st day of February 2014)

This case deals with the proposal received from M/s. Buthello Travels (BT) for revision of tariff for two 60 tonnes electronic weighbridges installed at the Mumbai Port Trust's (MBPT's) Dock.

2.1. The existing rate of ₹60/- per vehicle at the BT was initially approved vide Order No. TAMP/39/2010-MBPT dated 2 May 2011 which was notified in the Gazette of India on 25 May 2011 vide G. No. 114. As per the Order dated 2 May 2011 the rate of ₹ 60/- per vehicle is valid for a period one year from the date of Notification. Accordingly, the said rate was valid till 25 May 2012.

2.2. As per clause 3.1.2. of the tariff guidelines of 2005, the port / terminal has to file its proposal atleast three months before the tariff is due for revision. As the BT had not filed its proposal for revision and nothing was heard in this regard from the BT, it was advised to file its proposal for revision of rate for the two electronic weighbridges vide our letter no. TAMP/39/2010-MBPT dated 3 October 2012. In response, the BT vide its letter dated 10 October 2012 had requested for time till 31 October 2012 to file their copy of accounts and furnish records in this regard. In view of the difficulties expressed by BT, this Authority acceded to the request of BT to allow time to file its proposal and copy of accounts.

3.1. The BT, vide its letter dated 31 October 2012, forwarded the cost statement for the year 2011-12 and copy of Audited Balance Sheet. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was seen that the BT had not filed its proposal for fixation of tariff, along with conditionalities governing them, in the prescribed formats with supporting details as prescribed under clause 3.1.1 of the tariff guidelines of March 2005.

3.2. In view of the above, the BT was requested to file its proposal immediately in the prescribed formats along with the proposed draft Scale of Rates vide our letter dated 17 December 2012. Since no response was received from the BT, a reminder to BT was issued on 5 February 2013.

4.1. In this backdrop, the BT under cover of its letter dated 22 February 2013 has filed its proposal for approval of tariff for two 60 tonnes electronic weighbridges installed at the MBPT's Dock. The main points contained in the cost statement furnished with the proposal are summarized below:

(i). The BT has furnished the actual vehicles handled, income and expenditure for the year 2011-12 (10 months), estimates for 2012-13 and projections for 2013-14 to 2015-16. As considered in the initial fixation, the BT has considered the same elements of Operating and Maintenance Cost namely, power cost, repairs & maintenance cost, depreciation, amortization and other expenses (staff cost and overheads).

(ii). As per the initial fixation, the BT has not considered the actual costs incurred such as bank interest and royalty paid to MBPT.

(iii). As per the cost statement, rate for weighing at the electronic weighbridge works out to ₹ 95 per vehicle as against the present rate of ₹60/- per vehicle.

(iv). The BT has requested not to increase the rate since MBPT is also operating 2 Nos of 60 tonnes weighbridge on their own with the same rate of ₹60 per vehicle for the weighing.

4.2. The details of the cost statement furnished by the BT are as below :

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Actual for the period 1.6.11 to 31.3.12	Current year provisional (2012-13)	Projection for		
				Year 1 (2013-14)	Year 2 (2014-15)	Year 3 (2015-16)
(i).	Capital cost	6,548,549	--	--	--	--
(ii).	Operating & Maintenance cost	3,893,211	3,992,603	4,088,624	4,213,755	4,366,416
(iii).	Return on Capital Employed	907,148	776,675	663,374	564,668	478,368
(iv).	Total revenue requirement	4,800,359	4,769,279	4,751,998	4,778,423	4,844,784
(v).	Actual / projected no. of vehicle handled per annum	41,637	49,964	49,964	49,964	49,964
(vi).	Vehicles per year	49,964	--	--	--	--
(vii).	Proposed & actual tariff per annum	₹ 96	₹ 95	₹ 95	₹ 96	₹ 97

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal dated 22 February 2013 was circulated to the MBPT and concerned users / user organisations seeking their comments, followed by the reminder dated 26 March 2013. The comments received from users/ user organisations were forwarded to BT as feedback information. The BT has not furnished its comments till finalisation of this case.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the BT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 10 July 2013. A summary of the queries raised by us are tabulated below :

Sl. No.	Queries raised by us
(i).	The undertaking furnished alongwith the prescribed tariff filing formats is not signed. The BT is requested to furnish a signed and dated Undertaking in the format prescribed for filing tariff revision proposal.
(ii).	The copy of documents furnished by BT for the year 2011-12 appears to be a photocopy of Income Tax Returns. Therefore, the BT is requested to furnish an original copy of the complete audited accounts for the year 2011-12 pertaining to the weighbridges operated by the BT at the Mumbai Port Trust (MBPT). As the financial year 2012-13 is already over, the BT is also requested to furnish original copy of its provisional annual accounts pertaining to the weighbridges operated by it at the MBPT for the year 2012-13, if audited annual accounts are not available.
(iii).	The cost statements furnished by BT contain actuals for 2011- 12 (10 months), estimates for 2012-13 and projections for the years 2013-14 to 2015-16. Since the year 2012-13 is already over, the BT is requested to update the cost statements for 2012-13 with actuals. The estimates for the subsequent three years from 2013-14 to 2015-16 is updated based on the actuals of 2012-13, if necessary.
(iv).	(a). As per clause 2.13 of tariff guidelines of March 2005, the actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. In this context, the Form 7 of the cost statement filed by the BT does not contain any details. Therefore, the BT is requested to furnish Form 7 duly filled in all respects alongwith reasons for variation. (b). Since the year 2012-13 is over, the BT is requested to update the Form 7 analysis for the year 2012-13 also.
(v).	(a). Relying on the estimation of BT that 75 vehicles would avail the weighment service per day per weighbridge, the number of vehicles expected to be handled per annum was arrived at 54750. As per the cost statement, 41637 vehicles have availed the services of the weigh bridges during 2011-12 i.e. 9% less than the estimated vehicles availed the services of the weigh bridges. The reasons for that is explained. (b) As per the proposal the BT has handled 41637 vehicles at the weighbridges at the MBPT during the year 2011-12. As per the approved rate of ₹60 per vehicle the BT should have earned ₹24,98,220/- during the year 2011-12. As against that income indicated in the Income Tax returns is ₹27,56,465/. In this connection the BT is requested to explain the reason for the difference and reconcile the difference in the income as per the above working and the income indicated in the Income Tax returns. (c). During the initial fixation, the power cost was estimated at ₹4,35,960/- assuming consumption of 2100 units per weigh bridge per month as proposed by BT. As per the cost statement the actual power cost is ₹66104/- for the year 2011-12. That being so, (i). Please furnish month wise consumption of units per Weigh Bridge for the period 2011-12 and 2012-13; and

	(ii). In case of any change in the rate of consumption from the estimated units of consumption please furnish the reasons for such change.
	(d) As against the estimated depreciation of ₹ 573720/- the actual depreciation is ₹809907/- which is 41% more than the estimated depreciation. The BT to furnish the reason for the same and also furnish detailed working for arriving at the depreciation of ₹809907/-.
	(e). As against the estimated other expense of ₹832282/- the actual other expenses are ₹2537000/- which is 205% more than the estimated other expenses. The BT to explain the reason for the same.
(vi)	The Guidelines provide flexibility to all the major port trusts / terminal operators to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire as the tariff fixed is ceiling level. Reduction, if any, granted by BT is quantified and listed out for each the years 2011-12 and 2012-13 and the consequential effect of such concession granted on growth of traffic to be analyzed.
(vii)	As per clause 2.9.10 of the tariff guidelines of March 2005, return allowed is linked to the utilisation factor of the capacity of the port / terminal as assessed by them. The BT is requested to indicate the assessed capacity of each weighbridge and furnish working to substantiate assessed capacity of each of the weighbridges.
(viii)	The number of vehicles estimated to be handled during the year 2012-13 i.e. 49964 is 20% more than the actual vehicles handled in 2011-12 whereas vehicles estimated to be handled during the year 2013-14 to 2015-16 is at the same level of 2012-13. In this connection, BT is requested to explain:
	(a). The basis of estimating the number of vehicles during the year 2012-13 to 2015-16; and
	(b). The estimation of same number of vehicles during the years 2012-13 to 2015-16 without any growth in vehicle handling is justified.
(ix)	The return is allowed on capital employed which comprises of Net Block (i.e. Gross Block minus depreciation minus work-in-progress) plus working capital. It is seen that the BT has not estimated working capital in calculating return on capital employed.
(x)	The rate proposed in the proposal is ₹60 per vehicle as against ₹95 per vehicle as per working of BT. In this connection it is noteworthy that as per clause 2.16.1. of the March 2005 guidelines that the tariff fixed by TAMP is ceiling level and the ports/terminals have flexibility to charge lower rates, if it so desires. In view of that this Authority may not be in a position to approve the proposed rate of ₹60 per vehicle if the rate as warranted by the cost position is different.

6.2. The BT has not responded despite reminder dated 14 August 2013 till finalisation of this case.

7.1 A joint hearing in this case was held on 13 August 2013 at the Office of the Authority. Though agreed in the email dated 13 August 2013 no representative from Buthello Travels was present for the hearing. The MBPT and India Pulses and Grains Association (IPGA) have made their submissions:

7.2. As agreed at the joint hearing, the MBPT vide its letter dated 28 August 2013 has furnished projection for the year 2013-14 in respect of no. of vehicles, total tonnage weightment to be handled and revenue to be earned at the existing rate at two weighbridges at 71D and 7/8 VD operated by the BT as given below :

Sr. No.	Location	Projection for 2013-14		
		No. of vehicles	Total Tonnage to be handled (MT)	Total Revenue to be earned (₹.)
1	7 ID Weighbridge 7/8 VD W/Bridge	63294	828988	3797640/-

7.3. The decisions taken at the joint hearing as brought out in the table given below were conveyed in detail to the BT vide our letter dated 14 August 2013 with a request to furnish its response immediately. The BT furnished its response vide its letter dated 31 August 2013, after a reminder. The decisions taken in the joint hearing and the response of the BT vide its letter dated 31 August 2013 is tabulated below :

Sr. No.	Decision taken in the joint hearing	Response of the BT
(i).	M/s. Buthello Travels to furnish additional information / clarification on various issues vide our letter of even no. 10 July 2013. M/s. Buthello Travels, despite our reminder vide our referred letter dated 14 August 2013, has not responded.	Grant some time to furnish all the additional information / clarification of the highlighted issues. We are not expert in the financial matters so we would have to take the help of our CA in this matter. Since our CA is currently committed to his work regarding filing Income Tax returns of his clients and our company we will be able to clarify only in October 2013.

(ii).	The average operating cost (excluding return) for the years 2013-14 to 2015-16 is ₹.42,22,931. The average cost for handling the estimated vehicles of 49964 per year comes to ₹85 per vehicle. Considering the return, the average cost to be recovered comes to ₹95 per vehicle. As against that the BT has proposed a rate of ₹60 per vehicle on the ground that Mumbai Port Trust is operating its weighbridge at ₹60 per vehicle. As the proposed rate of ₹. 60 would not recover even the operating cost of the facility, the BT to examine this issue and revisit the expenditure estimates and traffic estimates and inform us as to how it proposes to bridge the revenue gap between the estimated cost and the proposed rate	As per the tender clause / agreement we have deposited `10 lac as upfront payment / 5 lac bank guarantee. Even we are collecting lesser revenue and we have sustained for sometime reason is that the rates of BPT weighbridge are ₹.60 per vehicle.  (c). The only way for us to bridge the revenue gap is by keeping uniformity in the tariff of all weighbridges inside the port. According to our earlier letter dated 22 February 2013, our proposed rate was ₹.95. We request you to keep uniformity in the tariff for all weighbridges inside the port.
-------	---	--

7.4. The BT was informed, vide our letter dated 3 September 2013 that as the BT has already availed considerable time from 13 July 2013, there is no justification for BT to seek time till October 2013. In view of that the BT was allowed time upto 13 September 2013 to furnish its response on the additional information / clarification sought vide our letters of even number dated 10 July 2013 and 14 August 2013 failing which the case will be closed for order.

The BT vide its letter dated 6 September 2013 has submitted that they do not have any additional information / clarification to furnish as requested by our earlier letters. In view of that it has requested to continue with the same existing rates.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case the following position emerges :

- (i). The BT has filed this proposal for revision of its tariff initially fixed vide Order No. TAMP/39/2010-MBPT dated 2 May 2011. As per the initial fixation the validity of the existing tariff was prescribed for one year from the date of notification of the Order in the Gazette of India. As the Order was notified in the Gazette on 25 May 2011 the validity of the tariff initially approved was till 25 May 2012. In terms of clause 3.1.2. the BT had to file its proposal atleast three months before the date of revision of the tariff. The BT has, however, filed its proposal for revision of the tariff only in December 2012, after reminder.
- (ii). As mentioned earlier, the BT filed its complete proposal only in February 2013. Since the financial year 2012-13 was over, the BT was requested to update its proposal with actual traffic handled, income and expenditure for the year 2012-13 while requesting to furnish clarification / additional information vide our letter dated 16 July 2013. The BT has not responded to the queries raised nor did it update its proposal or filed the prescribed forms. Even the BT did not attend the joint hearing on its proposal despite agreeing to attend the hearing vide its email dated 13 August 2013. Subsequently, while informing the decisions taken at the joint hearing the BT was reminded to furnish its reply to the queries. The BT vide its letter dated 6 September 2013 has submitted that they do not have any additional information / clarification to furnish as requested vide our earlier letters. This Authority has no powers to summon persons or call for records. While it can seek information from ports/operators, it cannot mandate any information from them and impose timelines for furnishing the requisite information. In the absence of any additional information / clarification from the BT the analysis proceeds based on the available information in the office of this Authority.
- (iii).
  - (a). Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. If variation in actual performance of more than + or – 20% is observed as compared to the projections, the tariff to be approved has to be adjusted prospectively.
  - (b). The tariff for use of electronic weigh bridges installed in the MBPT premises was initially fixed based on the estimates for the year 2011-12. The approach followed in the last tariff Order to estimate the cost position for the year 2011-12 is adopted to analyse the actual performance for the year 2011-12. The initial fixation was notified in the Gazette of India on 25 May 2011, as stated earlier. As per para 12.2 of the said Order the approved rate shall come into effect from the date of the notification of the order in the Gazette of India. As the said Order was notified on 25 May 2011 the approved rate was effectively in force for 10 months of the year 2011-12.  
  
The cost estimation in the initial order was made for the year 2011-12. As mentioned above, the BT has neither furnished audited Accounts for the year 2011-12 nor has it furnished any information / clarification sought by us. It has, however, furnished copy of Income Tax return for the year 2011-12. Since the initially approved rate was effectively in force for 10 months of the

year 2011-12, the estimated income, expenditure and return as considered in Order dated 2 May 2011 is adjusted for 10 months in order to have like to like comparison with the information relating to the actual income, expenditure and return furnished by the BT alongwith proposal.

(c). The variation in the estimates considered by this Authority in the initial tariff order dated 2 May 2011 as adjusted for 10 months of the year 2011-12 and the actuals as emerging from the Income Tax return for the year 2011-12 is analysed below.

- (i). The vehicles estimated to be handled at the weighbridges operated by the BT as per the Order dated 2 May 2011 is 54750 vehicles. On adjustment for 10 months, the number of vehicles estimated to be handled at these weighbridges is 45625. On comparison of the actual vehicles handled, as per the information furnished along with the proposal, with the adjusted estimates it is seen that the actual traffic handled by BT is less than the estimated traffic by 9%.
- (ii). Based on 2100 units/month at ₹ 8.65 per unit for 2 bridges the power cost per annum was estimated at ₹ 435960/-. On adjusting for 10 months, the estimated power cost would be ₹ 3,63,300/-. On comparing the actual power cost as per the Income Tax return with the adjusted estimates of power cost, it is seen that the actual power cost is less than the estimated power cost by 82%.
- (iii). The annual repairs and maintenance cost was estimated at ₹ 3,88,398/- being 7% of the total capital cost excluding upfront premium. On adjusting for 10 months, the estimated repairs and maintenance cost would be ₹ 3,23,665/-. On comparing the actual repair and maintenance cost as per the Income Tax return with the adjusted estimate of this cost, it is seen that the actual repair and maintenance cost is more than the estimated repairs and maintenance cost by 17%.
- (iv). The depreciation for the year 2011-12 was estimated at ₹ 5,73,720/- being per 10.34% of the total capital cost of ₹65,48,549/- less the upfront premium of ₹10,00,000/-. The depreciation as per the Income Tax return as well as the information furnished by the BT alongwith its proposal dated 22 February 2013 is ₹809907/.

As per clause 2.7.1. of the 2005 tariff guidelines for the purpose of depreciation of assets, in the case of private terminals, depreciation will be allowed on straight-line method with life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the concession agreements whichever is higher. The license agreement, furnished to us at the time of initial fixation, does not indicate the life norms for the weighbridges. That being so, the depreciation is to be calculated on the Straight Line Method at the rate of 10.34% mentioned in the Companies Act on the value of the assets excluding upfront premium.

The BT has not furnished calculations for arriving at the figure of ₹ 809907/- despite specific request. In the absence of any information and as the weighbridges are already installed by the BT, the actual depreciation is considered at same level and relied upon as reported by the BT.

- (v). The upfront premium of ₹10 lakhs paid by the BT to the Licensor port is amortised over the license period of 10 years. Accordingly, as per the approach followed in the initial fixation, ₹1 lakh is considered for like to like comparison.
- (vi). The other expenses consisting of staff cost and overheads was estimated at 15% of the total capital cost excluding upfront premium at ₹8,32,382/. Adjusted cost for 10 months works out to ₹6,93,568/. As against that the actual other expenses as furnished by the BT is ₹25,37,000/-. The abnormal expenditure in this regard remains unexplained inspite of a query in this regard. The position reported by the BT is relied upon. On comparing the actual other cost as reflected in the Income Tax return with the adjusted estimates, it is seen that the actual other expenses is more than the estimated other expenses by 266%.
- (vii). As regards the return on capital employed, it is to mention that as per the information furnished by the BT alongwith the proposal the return is ₹9,07,148/-. The BT has not furnished any calculation / information for arriving at the figure of ₹9,07,148/-. In the absence of any information and as the weighbridges are already installed by the BT, the return is considered at same level as considered in the initial fixation i.e. at ₹9,39,973/-. It is noteworthy that during the initial fixation of tariff of BT, the capital cost considered was as certified by the Chartered Accountant.

- (viii). Thus, on comparing the adjusted estimated expenditure with the overall actual expenditure, it is seen that the actual expenditure shows about 89% increase as compared to the adjusted estimated expenditure for 10 months, before return. On considering return at 16%, the comparison shows that the actual revenue requirement is 61% more than the estimated revenue requirement.
- (d). The cost statement for the year 2011-12 indicating the estimates considered in the Order dated 2 May 2011, the adjusted estimates for 10 months and the actuals for 10 months as per the Income Tax return / information furnished along with the proposal is attached as **Annex-I**. A summary of the analysis of the actual financial performance at BT and the adjusted estimates as considered in the last tariff Order is tabulated below :

A.	Summary of Actuals for the year 2011-12	Amt. in actuals (₹ )
(i).	Actual Total revenue requirement 2011-12 for 10 months	48,33,184
(ii).	Estimated revenue requirement adjusted for 10 months	29,94,226
(iii).	Variation in revenue requirement	18,38,958

- (i). As mentioned above, the BT has not furnished the reasons for difference in the actual vis-à-vis the estimates. In view of that it is found not possible to decipher the exact reasons for the variation.
- (ii). As per clause 2.13, if the performance variation of more than + or – 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50 % of the benefit / loss already accrued will be set off while revising the tariff. There is a negative variation of 9% in the physical performance and positive variation of about 61% in the financial performance. The reasons for variation between the estimated traffic and actual traffic and the estimated revenue requirement and actual revenue requirement is not explained by the BT, despite reminder. In view of that it is found not possible to adjust the loss in the next tariff cycle. The BT has also not requested to adjust the loss in the future tariff. Infact, the BT has requested to maintain the tariff at the existing level of ₹60 per vehicle. That being so, the exercise of adjustment of loss of the year 2011-12 in the subsequent tariff cycle is not undertaken.
- (iv). (a). The BT has estimated traffic for the year 2012-13 at 49964 as against the actual traffic of 41637 handled during the year 2011-12. As mentioned above, the initial tariff approved vide Order dated 25 May 2011 is effectively applicable for a period of 10 months of the year 2011-12. In view of that if the actual traffic for the 10 months of 2011-12 is extrapolated for 12 months then the actual traffic handled in the year 2011-12 would be 49964 vehicles. The BT has also estimated traffic for the year 2012-13 at 49964 vehicles. In view of that it can be concluded that the traffic for the year 2012-13 is estimated at the level of actual traffic for the year 2011-12. The BT has neither updated its proposal with actuals of 2012-13 nor has it responded to our specific query regarding the traffic estimation for the year 2012-13 to 2015-16. The MBPT nor any of the users have objected to the traffic estimation for the year 2012-13 to 2015-16. That being so, the traffic as estimated by BT for the year 2012-13 is relied upon.
- (b). The traffic for the year 2013-14 to 2015-16 is also estimated by BT at 49964 vehicles. In other words, the BT has not estimated any growth in traffic for the years 2012-13 to 2015-16 over the year 2011-12. As mentioned above BT, has not responded on our query regarding traffic estimation. Even none of the users have commented on the traffic estimation of the BT for the years 2012-13 to 2015-16.
- At our request, the MBPT has indicated that the vehicles estimated to be handled at the weighbridges operated by the BT in the year 2013-14 is 63294. This is around 27% more than the traffic estimated by BT for the year 2013-14. In the absence of response of BT on the traffic estimates suggested by the MBPT, the traffic estimate of 63294 vehicles as suggested by the MBPT for the year 2013-14 is relied upon in this analysis.
- (c). The MBPT, in its proposal recently filed for general revision of its SOR, has estimated 3% increase in its traffic over the previous year during the period 2014-15 to 2016-17. In line with the traffic estimated by the licensor port i.e. MBPT, a 3% increase in traffic at the BT is considered over the respective previous year for the years 2014-15 and 2015-16. Accordingly, the traffic for the year 2014-15 and 2015-16 is estimated at 65193 vehicles and 67149 vehicles respectively. The proposal filed by MBPT, for general revision of its scale of rates is under consultation stage with the stakeholders and the said proposal is yet to mature for final consideration of this Authority. Therefore, as an abundant measure of caution, it is clarified that



consideration of 3% traffic growth in the estimation of traffic for BT should not be construed as an incidental approval to the rate of traffic growth estimated by MBPT in its proposal for general revision of its Scale of Rates.

- (v). (a). Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of March 2005 requires the expenditure projections to be in line with the traffic projections and with reference to the Whole Sale Price Index for all commodities. The BT has applied a factor of 6.5% over the actual expenditure of 2011-12. This Authority has, however, allowed escalation of 6.5% for the expenditure projections in all the tariff cases decided in the year 2012-13 and 7% for the expenditure projections in all the tariff cases to be decided in the financial year 2013-14.
- (b). In spite of specific request, the BT has not updated the actuals for the year 2012-13. The BT has, however, escalated the expenditure projections for power cost, repairs & maintenance and other cost for the year 2012-13 to 2015-16 by applying the escalation factor of 6.5% over the estimated projections of the corresponding previous year. Accordingly, the BT applied the escalation factor of 6.5% over the actuals of 2011-12 for estimating these expenditures for the year 2012-13.

As brought out earlier, the tariff initially fixed vide Order dated 2 May 2011 is effective for 10 months of the 2011-12. In view of that and in order to estimate the expenditure projection for the year 2012-13, the actuals of power cost, repairs & maintenance and other cost for the year 2011-12 need to be extrapolated for 12 months. Accordingly, the escalation factor of 6.5% is applied on these actual expenditures as extrapolated for the year 2011-12 for estimation of these expenditures for the year 2012-13. The escalation factor of 7% is applied on the estimated expenditure for the year 2012-13 for estimating the expenditure for the year 2013-14. Similarly, the escalation factor of 7% is applied on the estimated expenditure projection of power cost, repairs & maintenance and other cost for the year 2013-14 and 2014-15 for estimating the expenditure projection for the year 2014-15 and 2015-16 respectively.

- (vi). As mentioned earlier, as per clause 2.7.1, depreciation will be allowed on straight-line method with life norms adopted as per the Companies Act or *based on* the life norms prescribed in the concession agreements whichever is higher for private terminals. The license agreement does not indicate the life norms for the weighbridges. In spite of specific request, the BT has not furnished any calculation for arriving at the depreciation figure indicated in the information furnished along with the proposal. The assets, however, do not appear to have been depreciated on straight-line method. In view of the above and in order to maintain the same approach followed in the initial fixation the depreciation needs to be modified.

As per the approach followed by this Authority in the recently determined cases for fixation of Reference Tariff under 2013 guidelines, depreciation is being calculated as per the Companies Act, 2013. No specific entry is found for weigh bridges in the depreciation schedule to the Companies Act, 2013. The schedule, however, indicates a general rate applicable to plant and machinery other than continuous process plant not covered under specific clause as 6.33% for calculating depreciation on Straight Line Method. Further, as per serial number 6 of the Notes to the Depreciation Schedule if an asset is used for any time during the year for double shift the depreciation will increase by 50% for that period and in case of triple shift the depreciation shall be calculated on the basis of 100% for that period. Since a Port Trust render service round the clock, the weigh bridges installed by the BT would be in use for 24 hours. That being so, rate applicable for triple shift i.e. 12.66% needs to be applied. Accordingly, depreciation is calculated at the rate of 12.66% in line with approach followed in the recent Reference Tariff Orders passed by this Authority.

- (vii). As per clause 2.9.1 of the 2005 tariff guidelines, Return is to be allowed on the Capital Employed. The return, however, is linked to the capacity utilization. Full return is allowed for capacity utilization of 60% and above. As mentioned above, the BT has not furnished the capacity of the weigh bridges. There is no formula prescribed for assessing capacity of weighbridge in the upfront guidelines of 2008. In view of that theoretical capacity of the weighbridges could not be assessed by us. Incidentally, it is relevant here to mention that during the initial fixation also the capacity of the weighbridges could not be assessed as the relevant information was not furnished by BT.

In any case, as per clause 2.9.11 of the tariff guidelines of March 2005, if the investment made is in accordance with the obligations under the Licence Agreement, it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. Since the investment made by the BT is towards installation of two electronic weighbridges as provided in the License Agreement entered between the BT and the MBPT, ROCE at the maximum level of 16% applicable for the year 2012-13 to 2015-16 is allowed after adjusting the unamortised portion of the upfront premium paid by the BT to the licensor port i.e. MBPT in line with the approach followed in the initial fixation. It is relevant to mention here that this Authority has decided to allow ROCE of 16% for cases to be decided in the year 2013-14.

- (viii). The cost statement of the BT is modified in line with the above analysis which is attached as **Annex-II**. A summary of the revenue requirement estimated for the years 2012-13, 2013-14, 2014-15 and 2015-16 in the modified cost statement is given below :

(figures in ₹)					
Sl. No.	Description	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I.	Total Expenses	44,86,383	47,51,949	52,37,518	55,43,077
II	Return on Capital Employed i.e. 16%	9,76,177	9,64,593	9,37,009	8,93,425
III	Revenue Requirement	54,62,560	59,16,542	61,74,527	64,36,502
IV	No. of Vehicles expected to be handled	49,964	63,294	65,193	67,149
V.	Actual Revenue Expected per Vehicle	109	93	95	96
VI.	Average Revenue Expected per Vehicle				95.50

- (ix). Taking into account the time involved in notification of this Order passed in the case and considering the lead time of 30 days required to be given as per guideline before the Order is implemented, it may be around early week of April 2014. Therefore, and, if the estimated cost position for the year 2014-15 and 2015-16 is considered, the rate per vehicle works out to ₹95.50. However, the BT has proposed ₹60 per vehicle for approval. Incidentally, it is to state that in the Mumbai Port Trust which also operates weigh bridges for which the existing SOR was approved vide Order No. TAMP/46/2009-MBPT dated 11 October 2011 a rate of ₹60 per vehicle for use of weighbridges installed by the port has been prescribed in clause 9.1.F. The MBPT has recently filed its proposal for general revision of the existing SOR vide its letter dated 20 July 2013 wherein the port has proposed 23% increase in the existing SOR. If 23% increase is allowed over the existing rate of ₹. 60 per vehicle at the weigh bridge being operated by the MBPT, then the existing rate of weighbridge at the MBPT would be closer to ₹74 per vehicle. As per the cost statement the rate for operation of the weigh bridge by BT would be ₹95.50 per vehicle. However, as mentioned above, BT has proposed for approval the existing rate of ₹60 per vehicle for the years 2012-13 to 2015-16.
- (x). The MBPT consulted during the proceeding in the case has suggested for parity in the rates of MBPT and the BT. The BT has proposed ₹60 per vehicle. However, the cost position warrants a rate of ₹95.50 per vehicle. Grant of approval for the proposed rate of ₹ 60 per vehicle will not even cover the estimated operating cost per vehicle. Even the rate of ₹74 per vehicle after 23% increase over the existing rate of ₹.60 will not cover the operating cost of the weighbridges. Recognising that the proposed rate of ₹60 per vehicle is the commercial decision of the BT and keeping in view that the MBPT has also suggested for parity in the rates and since the proposal of the MBPT for general revision of its Scale of Rates is already under consultation stage, this Authority is inclined to approve the rate of ₹.74 per vehicle for the BT. As per clause 2.16.1. to 2.16.3. of the tariff guidelines of 2005, the rates approved by this Authority are ceiling level rates. The BT has the flexibility to charge lower rates or grant higher rebates or discounts. The BT should take necessary cost reduction measures and improve its efficiency to cover the difference in the rate of ₹.21.50 per vehicle (₹95.50 - ₹74 = ₹21.50).

10.1. Since the cost position estimated for the year 2014-15 and 2015-16 is considered to arrive at the rate, the revised rate for use of weighbridges operated by the BT in the port premises of the Mumbai Port Trust would come into effect from 1 April 2014 or 30 days from the date of notification in the Gazette of India whichever is later and shall remain in force till 31 March 2016. The approval accorded may automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.m

10.2. The validity of the existing rates at the BT is deemed to have been extended beyond 25 May 2012 till the effective date of implementation of the Order passed.

[ADVT. III/4/Exty./143/13]

**T.S. BALASUBRAMANIAN**, Member (Finance)

**ANNEX - I**

Comparison of the estimates as considered in the tariff Order dated 2 May 2011 and actuals as reported by the Buthello Travels for the year 2011-12

(Figures in actuals)

Sl. No.	Description	Estimates as per Order dated 2.5.2011	Estimates as per Order dated 2.5.2011 adjusted for 10 months	Actuals for 10 months of the year 2011-12	Variation in % over estimates
I.	Total Expenses				
(i).	Power cost	435960	363300	66104	-82%
(ii).	Repairs & Maintenance	388398	323665	380200	17%
(iii).	Depreciation	573720	573720	809907	41%
(iv).	Amortisation of upfront premium paid to MbPT over the license period of 10 years	100000	100000	100000	-
(v).	Other expenses (staff cost and overheads)	832282	693568	2537000	266%
	Total	2330360	2054253	3893211	89%
II	Return on Capital Employed i.e. 16%	939973	939973	939973	0%
III	Revenue Requirement	3270333	2994226	4833184	61%
IV	No. of Vehicules expected to be handled	54750	45625	41637	-9%
A.	Summary of Actuals for the year 2011-12	Amt. in actuals			
(i).	Actual Total Revenue Requirement 2011-12		4833184		
(ii).	Estimated Revenue requirement adjusted for 10 months		2994226		
(iii).	Variation		1838958		

## ANNEX - II

## Cost Statement for the weighbridges operated by the Buthello Travels at the Mumbai Port Trust

Sl. No.	Description	Estimates as furnished by Buthello Travels				Estimates as modified by TAMP			
		2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
I.	<b>Total Expenses</b>								
(i).	Power cost	70335	74836	79626	84722	84481	90395	96723	103494
(ii).	Repairs & Maintenance	404913	430827	458400	487738	485896	519908	556302	595243
(iii).	Depreciation	715451	608133	516913	439376	573720	772400	772400	772400
(iv).	Amortisation of upfront premium paid to MBPT over the license period of 10 years	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000
(v).	Other expenses (staff cost and overheads)	2701905	2874826	3058816	3254580	3242286	3469246	3712093	3971940
	<b>Total</b>	<b>3992603</b>	<b>4088624</b>	<b>4213755</b>	<b>4366416</b>	<b>4486383</b>	<b>4951949</b>	<b>5237518</b>	<b>5543077</b>
II	Return on Capital Employed i.e. 16%	776675	663374	564668	478368	976177	964593	937009	893425
III	Revenue Requirement	4769279	4751998	4778423	4844784	5462560	5916542	6174527	6436502
IV	No. of Vehicles expected to be handled	49964	49964	49964	49964	49964	63294	65193	67149
V.	Actual Revenue Expected per Vehicle	95.00	95.00	96.00	97.00	109	93	95	96
VI.	Average Revenue Expected per Vehicle	—	—	—	—	—	—	95.50	
								I	
<b>Note 1:</b>									
Capital employed at the end of the year		Year 1 (2011-12)	Year 2 (2012-13)	Year 3 (2013-14)	Year 4 (2014-15)	Year 5 (2015-16)			
Cost of weigh bridges at the beginning of the year		5548549	5874829	6101109	6414909	6628709			
Less: Depreciation @ 10.34% p.a./6.33% p.a.		573720	573720	386200	386200	386200			
Written down value at the end of the year		4974829	5301109	5714909	6028709	6242509			
Add: Unamortized amount of upfront premium		900000	800000	700000	600000	500000			
Capital employed at the end of the year		5874829	6101109	6414909	6628709	6742509			